

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

März 2003

B 8784 · 55. Jahrgang

Deutschland € 6,50

Österreich € 7,30 · Schweiz sFr 12,80

Italien € 8,80 · BeNeLux € 7,50 · Frankreich € 8,30

Portugal (cont) € 8,50 · Schweden skr 90,-

www.miba.de

Schwerpunkt: Rollböcke und Rollwagen ● Anlage: Realismus im Paradies ● Test: V 15 von Brawa ● Vorbild + Modell: 3yg-Wagen



Schauanlage von Altmeister Bernhard Stein

Realismus im Paradies

Wettbewerb
Modellbahn-
Fotografie



Neuheiten im Test 3yg-Wagen, V 15, pr. P 8

Fahrzeugbau „Linzer Schnitte“ aus Karton

MIBA-Schwerpunkt Rollwagen + Rollböcke



Es war einmal ... Mittlerweile ist der Rollbockverkehr beim Vorbild längst Geschichte. Ob es vielleicht irgendwo auf der Welt noch eine halb vergessene Schmalspurbahn gibt, die auf diese Weise Güterwagen zu ihren Kunden befördert, wissen wir auch nicht so genau – aber es ist doch eher unwahrscheinlich.

stimmten Betriebssituation bietet oft schon Reiz genug zum Bau einer kleinen Anlage. Dazu kommen dann noch die technischen Probleme, die gemeistert sein wollen: Wie bekomme ich ein bestimmtes Modell von diesem bekannten Hersteller XY endlich vernünftig zum Laufen ... Das wird schnell zu einer echten Herausforderung; bis hier

Große Lasten auf kleinen Böcken

dann alles wirklich so funktioniert, wie es eigentlich sollte, können etliche Stunden mit Grübeln, Ausprobieren und so manchen Flächen verbracht werden. Die Gestaltung von Bahnhofsumfeld und Landschaft trägt dann dafür wieder erheblich

Damit ist der Rollbockbetrieb im Grund genommen eine kurze Episode geblieben. So findet sich noch in der ersten Ausgabe der geschätzten „Enzyklopädie des Eisenbahnwesens“ des Freiherrn von Röll von 1889 zum Stichwort „Rollbock“ kein Eintrag, während ihm in der zweiten Auflage von 1917 ein langer Abschnitt mit vielen Zeichnungen und auch Fotos gewidmet ist. Nur rund 50 Jahre später war es dann hierzulande, von einigen Ausnahmen einmal abgesehen, mit dem Rollbockverkehr schon wieder vorbei.

zur Beruhigung und zur Erlangung des seelischen Gleichgewichts bei.

Vielleicht lässt sich beim Anblick eines langsam vorbeirumpelnden Rollbockzuges das Ganze ja auch von der metaphorischen Seite betrachten. Da werden doch glatt alle schweren Lasten auf die kleinen Böcke geladen, während die großen Böcke irgendwo unsichtbar im Hintergrund sitzen und sich zufrieden die Hände reiben – wie im richtigen Leben halt.

Die wirtschaftlichen und strukturellen Gründe, die zum Ende der meisten Schmalspurbahnen führten, brauchen uns als Modellbahner beim Bau einer Anlage mit diesem Thema glücklicherweise nicht sonderlich zu interessieren. Hier können wir uns in der Regel damit begnügen, einfach einen Zustand darzustellen, wie er beim Vorbild einmal gewesen ist oder vielleicht gewesen sein könnte.

Hier darf freilich nichts ins Stocken geraten oder einer der kleinen Böcke aufmucken und sich seiner Last, sagen wir eines Ommr „Linz“ mit einer Ladung echter Ruhrkohle von Asoa, entledigen. Erfreulicherweise hält sich für uns in diesem Fall die „Schweineerei“ in Grenzen. Mehr als dunkle Flecken auf dem Teppichboden und verklemmte Weichenantriebe brauchen wir nicht zu befürchten – alles Schäden, die sich für gewöhnlich mit einem Staubsauger beheben lassen ...

Das Nachspielen einer ganz be-

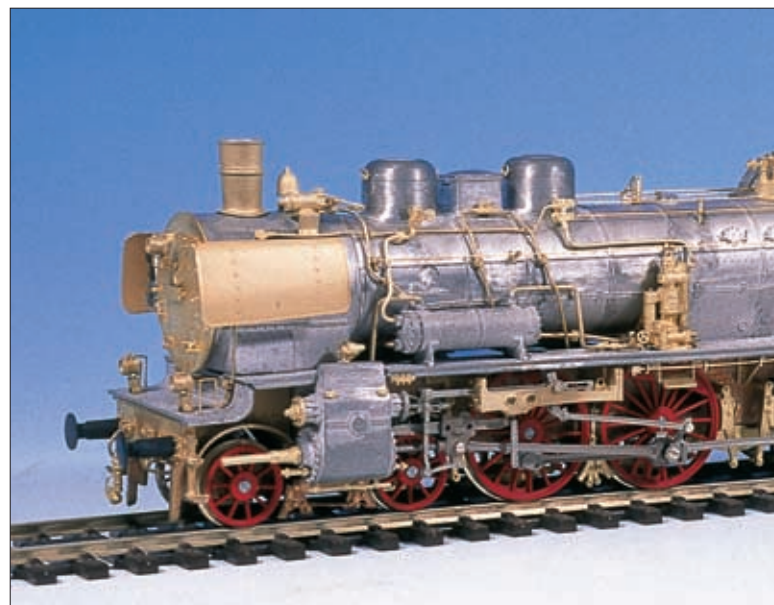
Lutz Kuhl

Eisenbahn-Romantik der Epoche III – eine 01 mit einem Zug aus blauen Touropa-Wagen, unterwegs irgendwo in malerischer Landschaft mit Burgruine und weiten Wäldern. **Horst Meier** setzte diese Szene auf der sehenswerten Schauanlage im „Modellbahn-Paradies“ in Mühlheim ins Bild.



8 Eine Nebenbahn der Epoche I baute Roland Käs auf U-förmigem Grundriss auf. Die Anlage besteht aus Segmenten und kann gegebenenfalls noch erweitert werden. Der Betrieb orientiert sich eng am Vorbild. *Foto: Uwe Stehr*

22 In der vorletzten Folge von „Bad Michlbach“ beschäftigt sich Horst Meier mit dem Selbstbau eines passenden Güterschuppens. *Foto: Horst Meier*





MIBA-SCHWERPUNKT Rollböcke und Rollwagen

Wechselspiele	44
Auf und ab in Altensteig	50
Rechteck mit Rollen	56
Eine Lok für den Rollbock	60

MODELLBAHN-ANLAGE

Von „Steinmühle“ nach „Hundsbach“:
Eine Reise

ins Oberpfälzer Hinterland	8
Modellbahn-Paradies Mühlheim:	
Stein'scher Realismus in H0	16

MODELLBAHN-PRAKXIS

Bahnhof für beengte Verhältnisse (10):
Warenumschlag in „Bad Michlbach“ 22

Mit Beton und Stahl	28
Linzer Schnitte (Ommr Linz)	34

FAHRZEUGBAU

Dampfer mit Motor (19 1001)	40
-----------------------------	----

GRUNDLAGEN

Foto-Workshop (7)	
Pixel statt Korn	64

VORBILD + MODELL

Nimm zwei – und spar dabei!	68
Die feine englische Art	72
Die V 15 der DR	82

MIBA-TEST

Großdiesel V 200.0 (Minitrix/Roco) 78	
Gelenkiger Oldtimer (E77, Brawa-N)80	

NEUHEIT

Mädchen für alles (P 8, Weinert)	76
----------------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Neuheiten	85
Bücher/Video	92
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	94
Kleinanzeigen	96
Impressum · Vorschau	112



28 Nach einem existierenden Vorbild (östlich von Nürnberg) baute Stefan Hörth eine Straßenunterführung in Betonbauweise. Nachgestaltet hat er das Brückenbauwerk mit Kunststoffplatten und -profilen.
Foto: Stefan Hörth

76 Die gute, alte P 8 nahm sich Martin Knaden in Messing/Weißmetallbauweise vor. Der preußische Klassiker entstand aus dem guten, neuen Bausatz von Weinert. *Foto: MK*

Service

LESERBRIEFE UND FRAGEN AN DIE REDAKTION

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Verlag
Senefelderstr. 11
90409 Nürnberg
Tel. 0911/51 96 50
Fax 0911/5 19 65 40
E-Mail: redaktion@miba.de

ANZEIGEN

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Anzeigenverwaltung
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 15
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: anzeigen@miba.de

ABONNEMENTS

PMS Presse Marketing Services GmbH
MIBA-Aboservice
Postfach 10 41 39
40032 Düsseldorf
Tel. 0211/69 07 89 24
Fax 0211/69 07 89 50
E-Mail: abo@miba.de

BESTELLSERVICE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
MIBA-Bestellservice
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/5 34 81 34
Fax 08141/5 34 81 33
E-Mail: bestellung@miba.de

FACHHANDEL

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG
Breslauer Str. 5
85386 Eching
Tel. 089/31 90 62 00
Fax 089/31 90 61 94
E-Mail: dettloff.anita@mzv.de

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

Ergänzungen zum KLV

Zunächst einmal möchte ich mich bedanken, dass endlich einmal der Kombinierte Ladungsverkehr in einem MIBA-Spezial bedacht worden ist. Beim Durchlesen sind mir ein paar kleinere „Unregelmäßigkeiten“ aufgefallen, über die ich die MIBA-Leser informieren möchte.

Beim bimodalen Verkehr, Seite 25, ist erwähnenswert, dass das System „RoadRailer“, das in Deutschland von der Fa. BTZ eingesetzt wird, derzeit das einzige in Europa ist, welches grenzüberschreitend zugelassen ist – und zwar in Deutschland, Österreich und Italien. Wie Sie richtig schreiben, verkehren diese Züge derzeit zwischen Köln und Verona via Österreich.

Bei der Aufzählung der zurzeit verkehrenden „Rollenden Landstraße“, Seite 28, wurden zwei wichtige Relationen nicht erwähnt: Freiburg–Novara v.v. (seit 11.06.01), heute verkehren hier mehrere Zugpaare täglich. Die in Spezial 54 aufgeführte Verbindung Freiburg–Milano v.v. existiert seit Juni 2001 nicht mehr (sie wurde ersetzt durch die vorgenannte Relation).

Weiterhin erwähnenswert ist die RoLa der italienischen Spedition Bertani, die seit November 2002 in Eigenregie (!) eine Verbindung zwischen München-Riem Ubf und Bozen v.v. betreibt. Übrigens befördert diese Spedition auch exklusiv per Schiene deutsche fabrikneue Lastkraftwagen von Deutschland nach Italien zwischen Wörth und Castiglione sowie zwischen Ulm-Einsingen und Ospitaletto. Hierfür werden die „klassischen RoLa-Wagen“ der Bauart Daadkms 690 verwendet.
Marcel Spiess (E-Mail)

MIBA-Spezial 54, Behältertragwagen

Behälter ohne Tragwagen!

Das neue Spezial ist wieder sehr schön, aber nicht perfekt. Sicher kann man vor allem bedingt durch den beschränkten Umfang des Heftes nicht alles erschöpfend abhandeln und es auch nicht allen Lesern recht machen.

Liliput/Bachmann bietet auch einen Behältertransportwagen mit vier Flüssig-Behältern an, vermutlich auch ein Wagen, der beim Vorbild aus Schadwa-

gen entstanden ist. Dieses interessante Fahrzeug sowie die dazu gehörenden Behälter fehlen in Ihrer Abhandlung. Meines Wissens bot Liliput den Saaks vor Jahren an. Diese Modelle sind sicher noch auf Auktionen erhältlich und bieten gerade dem Epoche-IV-Anhänger die Möglichkeit für eine Rollende Landstraße (vgl. Spezial 54, Seite 11 unten). Die Fleischmann-Modelle sind doch nur für Epoche V.

Bei den Modellen der Behältertragwagen loben Sie die große Vielfalt an Behältern. Leider bekommt man diese Behälter stets nur zusammen mit den Tragwagen. Für den „üblichen Modellbahner“, der eine bescheidene Anlage oder, wie ich, gar „nur“ eine Nebenbahn realisiert, reicht die Anschaffung von maximal zwei Tragwagen völlig aus. Doch welche Behälter soll man dann nehmen? Selbst auf einer Nebenbahn werden Behälter für den Transport von Milch, Bier, Kohle, Kaufmannsgütern, landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Saatgut, Düngemittel, Braugerste, vielleicht auch Zement und Kühlgut benötigt. Entsprechend dem sparsamen Einsatz von Fahrzeugen beim Vorbild können auch auf der Modellbahn dieselben Transportwagen für die verschiedensten Einsätze erhalten.

Hier wäre es angezeigt gewesen, die Großserienhersteller zur Bereitstellung ihrer Behälter ohne Tragwagen zu ermahnen. Die drei von Weinert verfügbaren Typen reichen, vom Preis abgesehen, bei weitem nicht aus.

Horst Berneth, (E-Mail)

MIBA 1/2003, Bügel an und ab ...

Ehre, wem Ehre gebührt!

In Ihrer Januar-Ausgabe stellen Sie die Märklin-103 mit per „Piezo-Motor“ heb- und senkbaren Stromabnehmern vor. Märklin ist die erste Firma, die diesen Motor einsetzt, entwickelt wurde er jedoch von der Elliptec Resonator Actuator AG, www.elliptec.de, einem Spin-off der Siemens AG. Ehre, wem Ehre gebührt.

Jürgen Riedl (E-Mail)

Von „Steinmühle“ nach „Hundsbach“

Eine Reise ins Oberpfälzer Hinterland

Eine U-förmige, erweiterungsfähige H0-Anlage in Modulbauweise baute Roland Käs nach Motiven aus Ostbayern.

Die beiden Stationen sind so angelegt, dass genügend Betriebs- und Rangiermöglichkeiten für die Lokalbahnzüge vorhanden sind; gefahren wird im Stil der Länderbahnzeit. Im Folgenden beschreibt er Planung und Bau der Anlage.

Als Fünffähriger erhielt ich meine erste elektrische Eisenbahn und war seither als Märklinist der Epoche III zugetan. Auf meiner kleinen Anlage fuhren Einheitslokomotiven vieler Bauweisen, bis mir eines Tages ein Bekannter die grüne D XI von Trix mit dem Bemerkten auf den Tisch stellte, der örtliche Fachhändler habe noch ein Exemplar in der Vitrine. Das war der Beginn meiner Epoche-I-Infektion. Am Abend war ich stolzer Eigentümer der D XI und baute in den nächsten vier Wochen meine damalige Anlage auf Zweileiter-Gleichstromsystem um.

Angeregt durch verschiedene Artikel in Büchern und Fachzeitschriften entdeckte ich die Welt der Länderbahnen. Nach einer Anstandszeit von drei Monaten brach ich meine alte Anlage ab, verkaufte das gesamte Material und fing ganz neu an.

Thema und Baubeschreibung

Thema der Anlage ist eine fiktive Lokalbahn im Oberpfälzer Grenzgebiet kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Für alle, die es nicht wissen: Die Oberpfalz ist jener Landstrich in Ostbayern, der zwischen Fichtelgebirge, Donau und Bayerischem Wald an das heutige Tschechien grenzt.

Das Arrangement besteht aus 13 Teilen, von denen sechs ständig im Modellbahnzimmer aufgebaut sind. Sie bilden eine U-förmige Anlage mit den Außenmaßen 3,50 m x 2 m. Der Zwischengang ist 80 cm breit. Die Schienenoberkante liegt 122 cm über der Fußbodenhöhe. Die restlichen sieben Teile der Anlage werden an Betriebstagen innerhalb einer halben Stunde zusammengebaut und führen aus dem Modellbahnzimmer über einen Flur ins

Schlafzimmer. Die reine Fahrstrecke von „Riglasreuth“ nach „Hundsbach“ beträgt somit 15 Meter (einfach).

Mit sommerlichen Unterbrechungen betrug die Bauzeit knapp vier Jahre, in denen sich mit fortschreitendem Stadium auch meine Bautechniken weiterentwickelten. Die beiden ersten Segmente, der Bahnhof „Steinmühle“, bestehen noch aus 18 mm starkem Leimholz und sind aufgrund ihrer Größe (je 140 cm x 60 cm) nur mit zwei Personen zu bewegen. Die Teile des letzten Bauloses wurden aus 25 cm breiten Hartschaumplatten gebaut und mit 4 mm dünnem Sperrholz verkleidet. Diese Bauweise hat sich bestens bewährt, ist preisgünstig und leichter zu bearbeiten als Holz.

Jedes dieser Segmente hat an seiner linken Seite ein kleines, fest angeschraubtes Sperrholzbrettchen, das als Auflagefläche für das nächste Segment dient. Steckbare Lüsterklemmen aus dem Baumarkt stellen die elektrische Verbindung her. Die Segmente stehen z.T. auf eigenen Beinen oder sind an der Wand durch versteckte Halterungen befestigt.

Das Gleismaterial besteht zum größten Teil aus Roco-Line-Flexgleis mit 10°- und 15°-Weichen. Gerade die langen 10°-Weichen sind im optischen Eindruck wohl nur noch durch Selbstbauweichen zu übertreffen, benötigen aber durchwegs Herzstückpolarisation. In Anlehnung an die als Vorbild gewählte Epoche ist keine ausgefeilte Elektrik und schon gar keine Elektronik vorhanden. Einzig der Fahrstrom wird über eine reichlich dimensionierte Haushaltsleitung eingespeist.

Als Stromquelle dient ein alter Märklintrafo, an den ein SB-Fahrregler angeschlossen ist. Die Weichenstellung er-





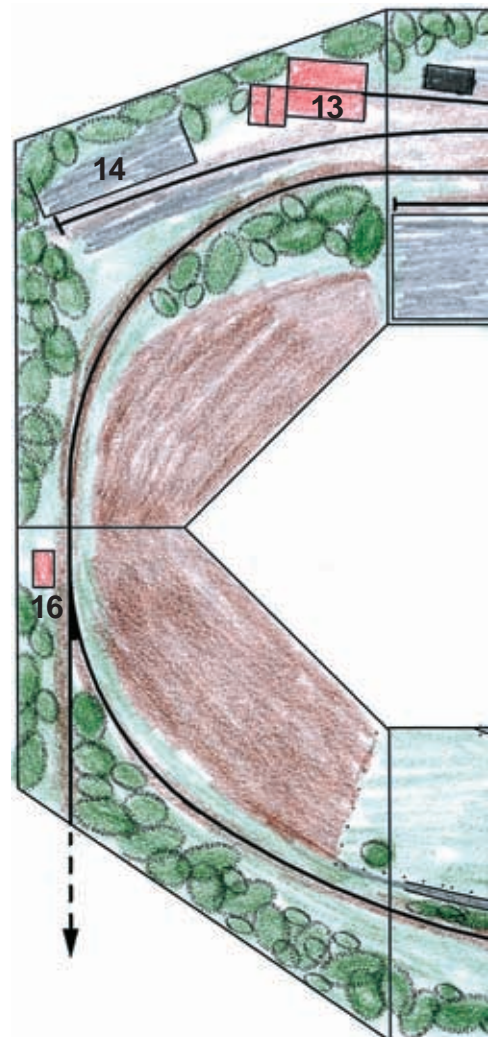
Die massive Steinbrücke kurz vor „Hundsbach“; der PmG, gezogen von einer bayerischen Lokalbahntenderlok GtL 4/4, ist gerade auf dem Weg zum Endbahnhof. Links ein Blick in die Kistenfabrik Goldstein in „Hundsbach“. Angelieferte Bretter werden hier zu Kisten und Fässern verarbeitet.





Das Empfangsgebäude „Hundsibach“. Das Modell ist ein Eigenbau, der Güterschuppenanbau stammt vom Kibri-EG „Reichelsheim“.

Links der Bockkran der Kistenfabrik Goldstein, er entstand als Selbstbau aus Holz.



folgt manuell über Zugstangen und auch das einzige Signal der Anlage (natürlich unbeleuchtet) wird durch Handkurbel und Gewindestab gestellt. Sieben kleine Halogenlampen, die ich als Weihnachtssonderangebot im Baumarkt erstanden habe, leuchten die Anlage aus.

Rollendes Material

Der Fuhrpark meiner Lokalbahn ist entsprechend klein: eine bayrische Personenzuggarnitur, die aus zwei kurzen Lokalbahnwagen und einem Packwagen mit Postabteil besteht. Zur Verstärkung gibt es noch einen langen Lokalbahnwagen. Dieser Zug wird als PmG gefahren, sodass bei jeder Zugfahrt einige meiner etwa 25 Güterwagen an-

gehängt werden. Jeder Waggon ist mit RP25-Radsätzen, Federpuffern und Originalkupplungen ausgerüstet und gealtert. Auch der kleinste Radius (65 cm, nur an einer Stelle) wird mit diesen Garnituren ohne Probleme durchfahren. Als Zugloks halte ich eine D XI, eine BB II und eine GtL 4/4 vor, alle mit Glockenankermotor.

Vor allem die GtL 4/4, die von der Firma Euromodell eine führerhausfüllende Schwungmasse erhalten hat, verfügt über geradezu traumhafte Fahreigenschaften. Selbst bei (maßstäblich umgerechneter) Schrittgeschwindigkeit ist noch Auslauf vorhanden.

Der Bahnhof „Hundsibach“ wird zuweilen auch von einer preußischen Garnitur angefahren: Personenwagen mit 4.-Klasse-Abteil, Packwagen und